Jaro 17-a Januaro-februaro 1965 N-ro 1



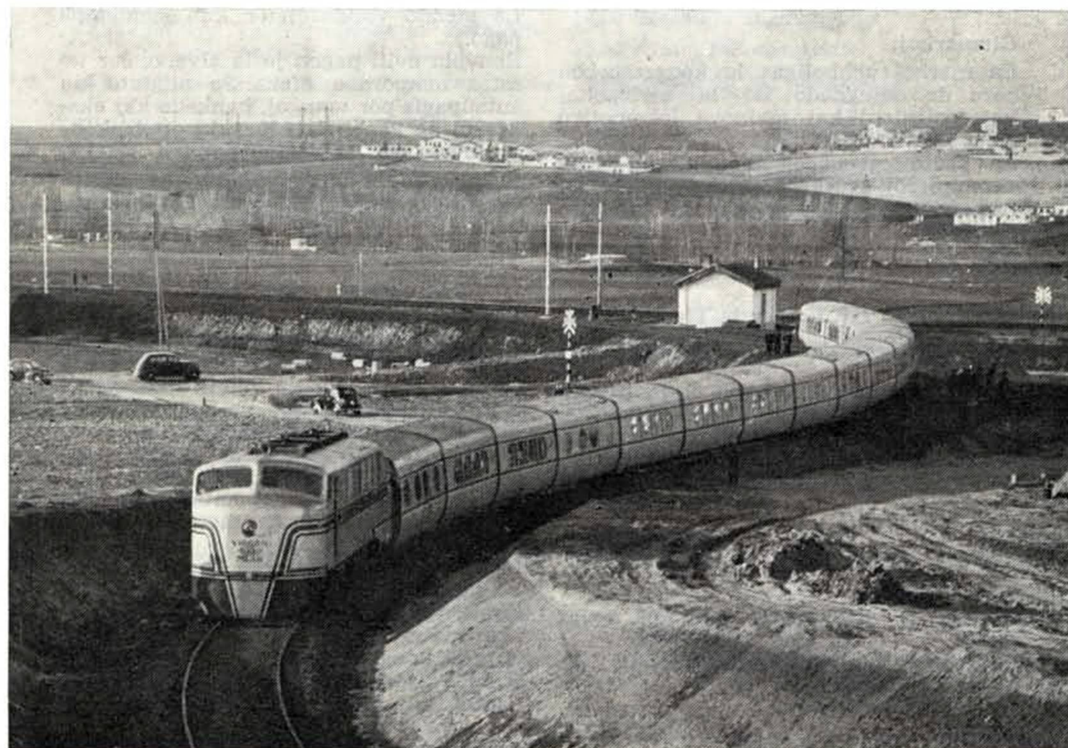
LA INTERNACIA FERVOJISTO

ORGANO DE **I.F.E.F.**

LA INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO FEDERACIO

Sekretario: J. Poptie, Postfako 2204, Utrecht, Nederlando
Redaktoro: D. Burgler, Sportstraat 62, Amsterdam-Z., Nederlando
Konto: Algemene Bank Nederland, Amsterdam, No 30.36281

La reloj ligas la landojn, Esperanto la popolojn



La hispana Talgo en kurioza kurbo



17-a INTERNACIA FERVOJISTA KONGRESO

HAMAR NORVEGUJO 22.-28.-5. 1965

Korespondadreso: Poŝtkesto 61, Löten, Norvegujo

Bankkonto 300/924, Vangs Sparebank, Hamar, Norvegujo

Telefono: Löten 271c — aŭ 22159 Hamar

Kongreskotizo:

Ĝis 1.3.1965: Nkr. 40.—
Ĝis 20.4.1965: Nkr. 50.—
Pensiuloj, familianoj kaj junuloj malpli ol 19-jaraj, rajtas al 50%-a redukto en la kongreskotizo.
La kongreskotizo ne estas repagebla.
En la kongreso povas partopreni maksimume 500 personoj.

Glumarkoj:

La markoj simboligas la kongresurbon pere de desegnado de la mezepokaj katedralruinoj kaj malnova lokomotivo en la Norvega Fervojmuzeo.
La prezo estas por unu bloko — 50 ekzempleroj — Nkr. 3.00 aŭ 4 internaciaj respondkuponoj.
Bonvolu mendi ilin nur ĉe: Odd Kolbrek, Kalbakkstubben 22, Oslo, Norvegujo.

Informoj de L.K.K. por la 17a Kongreso de I.F.E.F.

Aliĝintoj al la kongreso ĝis 1.1.65 de jenaj 15 landoj: Aŭstrujo 8, Britujo 4, Bulgarujo 6, Danujo 4, Finnlando 4, Francujo 28, Germanujo 53, Hispanujo 9, Hungarujo 4, Italujo 11, Jugoslavujo 19, Nederlando 18, Norvegujo 18, Svedujo 18, Svisujo 5.
Entute 209 aliĝintoj el 15 landoj.

Grava admono

La pago por loĝejmendo, nkr. 5.00, devas esti antaŭpagita kune kun la kongreskotizo, se la aliĝinto deziras ke L.K.K. antaŭmendu loĝejon.
Estas maleble mem prizorgi hotelmendon, ekzemple dum la alveno, ĉar L.K.K. transprenis al si la taskon, kaj mendis ĉiujn hotelojn en la urbo kaj en la ĉirkaŭaĵoj, por helpi la kongresanojn.
Privataj loĝejoj bedaŭrinde ne estas havigeblaj.
Kiam ĉiuj ĉambroj laŭ iu loĝejkategorio estas okupitaj, oni devas rezervi en la plej proksima neokupita kategorio.
Tial: ne prokrastu vian aliĝon!

Koncerne la mendon de manĝoj, bankedo kaj la ekskursoj

La mendo validas nur kun samtempa pago.
Bonvolu eviti pagon je la alveno, ĉar tio estas temporaba afero. Se aliĝinto kiu antaŭpagis por manĝoj, bankedo kaj ekskursoj ne venos, L.K.K. tuj post la kongreso repagos la sumon por tiu.
Estus agrable se virinoj kiuj havas naciajn kostumojn, portus tiujn dum la diversaj kulturaranĝoj.

Grave !

Kelkaj partoprenontoj en la 17a kongreso de I.F.E.F. mendis diversajn el la programeroj aŭ manĝojn sen samtempa pago. Tiaj mendoj ne validas, kaj ili ne estas pritraktitaj.
Por ke la diversaj okazintaĵoj vere povu aranĝiĝi, L.K.K. antaŭe devas esti certa pri fiksita nombro da gepartoprenantoj.
Se ne sufiĉaj personoj antaŭe anoncas sin, la koncernaj programeroj ne povos okazi.
La kondiĉo al bonsukcesa kongreso estas, ke ĉiu agu laŭ la instrukcio en la aliĝilo: *samtempa aliĝo kaj pago.*
Nur malgranda nombro da postaliĝoj, dum la kongreso, povas esti akceptota.
L.K.K. disponas nur pri malmultaj helpantoj, kaj tial oni devas eviti ŝanĝojn en la programo, kaj nenecesan laboron dum la mema kongresaranĝo.
Dependas de ĉiu ke la kongreso estu bonsukcesa kaj memorinda.

PROGRAMO

por la IFEF-kongreso, Hamar, Norvegujo 22.-28.5. 1965

Vendrede 21.5:

Malfermo de la kongresejo, festiviteten.

Sabate 22.5.:

10.00 Akceptado de la unuaj gepartoprenantoj, disdonado de la kongresdokumentoj.

16.00 Informa kunveno LKK kaj IFEF-estraro.

17.00 Kunveno fakprelega komisiono.

18.00 Kunveno junulara komisiono.

20.00 Interkonatiĝa vespero.

Dimanĉe 23.5.:

8.30 En la katedralo: Protestanta diservo, Pastoro H. A. Rosbach.

8.30 En St. Torfinn preĝejo: Katolika diservo, Paroĥestro J. Duin.

10.00 Solena malfermo de la kongreso en Teatret.

13.00 Komuna fotografado.

14.00 Komuna tagmanĝado.

16.00 Vizito en Norvega Fervojmuzeo.

20.00 Komuna vespermanĝado.

21.00 Junulara vespero.

Lunde 24.5.:

9.00 Unua kunveno IFEF-estraro kaj komitato.

12.00 Vizito al la fervoja riparejo kaj al Hamar Ferfandejo.

12.00 Ekskurso por la virinoj.

13.30 Lunĉo ĉe la urbestro por la IFEF-estraro kaj komitatanoj.

14.00 Komuna tagmanĝado.

15.45 Trajnekskurso al Elverum.

16.30 Alveno al Elverum. Inaŭguro de la unua Esperanto strato en Norvegujo, vizito en la Glåmdalmuzeo (popolmuzeo por la regiono Glåmdalen) kaj al la muzeo por arbarkultivado. Komuna vespermanĝado en la restoracio de Glåmdalmuzeo.

22.00 Kromtrajno por la kongresanoj al Hamar.

Marde 25.5.:

9.00 Dua kunveno IFEF-estraro kaj komitato.

14.00 Komuna tagmanĝado.

15.00 Kunveno Terminara Komisiono.

15.00 Redaktora kunveno.

16.45 Fakprelego, Trafikinspektoro Per Engen: La nova vartarifsistemo de Norvega Ŝtata Fervojo.

19.00 Komuna vespermanĝado.

20.30 Kultura kaj teatra vespero en Teatret.

Merkrede 26.5:

9.00 Boatekskurso sur la lago Mjösa al la najbarurbo Gjövik.

14.00 Komuna tagmanĝado.

15.00 Unua laborkunsido.

19.00 Bankedo kaj kongresbalo.

Ĵaŭde 27.5. (ĉielirtago de kristo):

9.00 Dua laborkunsido. Tiuj kiuj ne partoprenas en la dua laborkunsido, povas de h. 10.00 viziti la popolmuzeon por le regiono.

12.30 En la mezepoka katedralruino: koncerto de la Fervojista Blovorĥestro. Muziko dediĉita al la Esperanto-movado.

14.00 Komuna tagmanĝado.

16.00 Fervojfaka kaj turista filmprezentado.

19.00 Komuna vespermanĝado.

20.00 Serioza koncerto en Hamar Katedralo.

Vendrede 28.5.:

Tuttaga ekskurso al Lillehammer per aŭtobusoj. Vizito en Maihaugen popolmuzeo. Folklorprogramo. Komunaj tag- kaj vespermanĝadoj. La kongresfermo okazas en Lillehammer antaŭ la reveturado al Hamar.

TAGORDO DE LA KUNSIDOJ I.F.E.F.-ESTRARO — KOMITATO

Lunde 24.5 je h. 9.00, kaj marde 25.5 je h. 9.00 en la kunvenejo en Vangs Sparebank, Hamar.

1. Malfermo.
2. Raporto pri komitata laboro farita.
3. Diskutoj pri la senditaj cirkuleroj.
4. Enkonduka parolo pri la nova regularo.
5. Diskutoj kaj decidoj.
6. Pri la farita laboro en Ĉeĥoslovakujo.
7. Eventualaj sugestoj pri nia organiza laboro.
8. Libera diskutado.
9. Fermo.

TAGORDO DE LA LABORKUNSIDOJ

Merkrede 26.5 je h. 15.00 en la kongresejo, kaj ĵaŭde 27.5 je h. 9.00 en la restoracio en Domkirkeodden.

1. Malfermo.
2. Ricevitaj salutoj.
3. Kongresraporto de la 16a kongreso de IFEF en Bruselo.
4. Jarraportoj de la sekretario, kasisto kaj redaktoro.
5. Jarraportoj de la fakaj kunvenoj.
6. Konfirmo de la nova regularo.
7. Kongresproponoj.
8. Elekto de kaskontrola komitato.
9. Elekto de kongresloko por 1966, kaj provizora por 1967.
10. Libera diskutado.
11. Resumo kaj fermo.

TAGORDO POR LA KUNVENO DE LA FAKPRELEGA KOMISIONO

1. Antaŭpritrakto de la prelego en Hamar.
2. Pri la antaŭpreparado de fakprelegoj.

LISTO de la komitatanoj

Aŭstrio:	Karl Vavra, St. Margarethensiedlung 43, Knittelfeld
	Ing. Wilhelm Hermann, Zehetbauerg 4/6/III/10, Wien XI
Belgio:	De Bruyne, Leo. Goudkasteellaan 26, Huizingen
Bulgario:	Mankas
Britio:	H. Barks, Dis. Traffic Manager, Stoke-on-Trent
Danlando:	Ing. Kensing, Assensgade 18, Århus-C
Finnlando:	N. G. Narvala, Untamontie 8 A 8, Helsinki
Francio:	F-ino Germaine Lemonnier, 17, Rue Emile Agier, Asnieres (Seine)
	Robert Coyac 7, Rue Hoche, Sartrouville (Sne & Oise)
Germanio:	Joachim Giessner, Bahnhof, 321 Elze (Han)
	S-ino Elfriede Kruse, Schweizerstr. 104, Frankf. a./M.
	Willi Barnickel, Tirolerstr. 2, Frankfurt a./M.
	Gernot Ritterspach, Oberdorfstr. 6901, Bammental
Hispanio:	Tomaz Ortiz Garcia, „Esperanto" Encargado Subestación Electrica R.E.N.F.E., Tablada Madrid
Hungario:	Stefano Bácskai, Árpád F.u. 28/A, Budapest XVII Rákoshegy
Italio:	Germano Gimelli, Via Donato Creti 61, Bologna
Jugaslavio:	Sredić Gvozden, Poŝtfako 526, Beograd
Nederlando:	J. J. Labordus, Kenaustraat 26, Utrecht
Norvegio:	Per. Johan Krogstie, Löten
Pollando:	Erazm Nawrowski, ul. Hetmanka 20, Gdynia
Svedio:	Rune Palmgren, 1-a Ms. Hagalund, Solna
Svisio:	K. Greutert, Via Lugano 16, Giubiasco (Ti)
Aŭstralio:	Mankas

KONGRESPROPONOJ

DE LA I.F.E.F.-ESTRARO

Propono 1
La kotizo restu la sama.

Propono 2
La IFEF-Estraro proponas elekti kolegon J. Lok el Amsterdam „Honora Membro" pro liaj grandaj meritoj dum la multjara funkciado kiel sekretario de IFEF.

S.A.E.F.-KONGRESPROPONO 1965

Propono 3
La IFEF-estraro aŭ ĝiaj komisiitoj estu rajtigitaj postuli de la landaj asocioj pli kompletajn, aŭ pri specialaj demandoj rilatantajn raportojn. Tiaj postuloj dum la tuta jaro povas esti farataj.

Komentario:

La kontaktoj de IFEF kun aliaj internaciaj organizaĵoj ĉiam kreskas. Por krei tiujn rilatojn pli fruktodona necesas de tempo al tempo raportoj pri la klopodoj aŭ laboroj faritaj. IFEF do bezonas precizajn informojn de la landaj organizaĵoj por plenumi tiun taskon.
En la formo de niaj jarraportoj ekzistas la ilo por kolekti tiajn bezonatajn sciigojn. Sed ofte tiuj raportoj pritraktas malsamajn aferojn kaj pro tio ne ebligas resume pritrakti certan komunan temon. Tial la IFEF-estraro laŭbezone fiksu demandojn pritraktendajn en la jarraportoj aŭ aranĝu enketon. Per tio la estraro atingas ne nur pli efikajn raportojn, sed povas aktive influi kaj direkti la komunan agadon en la kunlaborantaj landoj.

DE F.F.A.E.

Propono 4
Tiu ĉi propono temas pri la IFEF-bulteno kaj ni esprimas ĝin per la jena teksto:
Ni proponas, ke oni demandu la opinion de la IFEF-membraro pri la IFEF-bulteno per referendumo. Oni ricevos tiun opinion pere de demandaro, enmetita en venonta numero de la internacia Bulteno. La franca sekcio proponas modelon de demandaro.

JARRAPORTO DE LA SEKRETARIO PRI LA JARO 1964

Denove finiĝis jaro en la vivo de nia organizo kaj kun freŝa kuraĝo ni daŭrigas nian laboron.
Unue ni rigardu malantaŭen al la rezultatoj atingitaj en la pasinta jaro.
Ni pensas al niaj hispanaj kolegoj, kiuj sukcesis atingi, ke esperantoteksto aperu en la horaro de la hispanaj fervojoj, la RENFE. Ni ege laŭdas tiun laboron kaj ankoraŭ gratulas al la hispanaj amikoj.
Ni pensas pri la grandega laboro, kiun la komisiono por la revizio de la IFEF-statuto faras. En Bruselo la komisiono sciigis, ke aperis tri projektoj. El tiuj tri skizoj unu oni elektis por ellabori. La komisiono sub gvidado de kolego Otto Walder diligente laboras, por ke la finprojekto estu preta antaŭ nia sekvonta kongreso.
Ni pensas ankaŭ pri la sukcesplena kongreso en Bruselo, dum kies solena malfermo sinjoro Jaumotte faris en la nomo de la Belga Esperanto-Federacio elokventan festparoladon.
Ni ankaŭ pensas pri la tre bona sfero de internacia amikeco dum nia 16-a kongreso en la belga ĉefurbo, pri la glate irintaj aranĝoj kaj pri la bona fakprelego, kies titolo estis: „La apliko de la elektroniko ĉe la belgaj fervojoj".
En Bruselo nia svisa kolego Walder elektiĝis kiel vicprezidanto kaj nia ŝatata kolego Lok forlasis niajn vicojn kiel 2-a sekretario. Li restas kiel konsilanto ĉe nia estraro.
La mondcirkonstancoj, kaj precipe la ekonomiaj, kaŭzis al ni zorgojn, kiujn ni ne povis malatenti. Tio necesigis al ni prezenti en la pasinta jaro nepopularan proponon, nome la plialtigon de la kotizo, ĉar la plialtigitaj prezoj devigis nin agi tiel, por ke nia federacio estu finance sana.
Malsanoj ne indulgis nin. En malproksima Aŭstralio, la sekretario de la aŭstralia sekcio, kolego Ed. Crowe, devis transdoni sian taskon pro severa okulmalsano al kolego W. O. Sinclair. En

Britio nia diligenta kolego Cliff Parry jam longe suferas pro iu malsano. Ni esperas, ke ili baldaŭ resaniĝos. Ok membroj estis en la pasinta jaro forprenitaj el la vivo, ok fidelaj membroj forlasis nin. Inter ili estis la prezidanto de la itala sekcio, kolego *Kavaliro Giuseppe Zacconi.*
Plue la veterano el Svedio, *Olof Ohlsson,* kiu mortis kelkajn tagojn post nia 16-a kongreso.
En Aŭstrio mortis nia membro *Kasegger,* fervoja direktoro de la Linza distrikto. Multaj amikoj certe memoras lin el la brila kongreso en 1959 en Linz.
Plue alia veterano, kiu en la pasinteco estis tre fervora rilate al la Esperanta movado, kolego *Stevan Stojnić* el Jugoslavio.
En Germanio nia ano *Rieckhoff,* en Hispanio ano *Aparicio Ybanez* kaj en Svedio *Nils Gustafson* kaj *Bror Ägren.* Respektplene ni memorigu iliajn meritojn por nia faka movado, al kiu ili donis siajn plej bonajn fortojn. Ili ripozu en paco!

La membronombro

Kvankam en la plej multaj sekcioj la membronombroj restis aŭ preskaŭ restis la samaj, kelkaj sekcioj bedaŭrinde spertis ke ili perdis pli ol 5% de siaj anoj. Ni arde esperas, ke la brita, dana kaj nederlanda grupoj en la estonto regajnos la perdon aŭ, sed tion ni ne kuraĝas esperi, ke ili atingos eĉ pli altan nombron ol antaŭ unu jaro ili havis! Aliflanke staras la konsiderinda kresko de la hungara sekcio, kiu alportis 46 anojn, kaj la modesta plialtiĝo en la itala sekcio. Entute la federacio kreskis 11 membrojn (tro malmulte, bedaŭrinde), sed ni tamen ne rajtas grumbli, ĉar nia faka movado ankoraŭ ĉiam estas la plej granda faka organizo en la Esperanta mondo. Ne estas facile varbi novajn anojn en la okcident-eŭropaj landoj, mi scias tion, sed mi tamen volas esprimi miajn pensojn, ke per kunlaborado ni devos sukcesi. Entute *IFEF havas je la fino de la jaro 1964 2513 membrojn:*

Aŭstralio	13	(13)
Aŭstrio	236	(236)
Belgio	36	(35)
Britio	50	(60)
Bulgario	100	(100)
Danlando	87	(100)
Finnlando	48	(50)
Francio	303	(303)
Germanio	628	(628)
Hispanio	177	(175)
Hungario	150	(104)
Italio	107	(103)
Jugoslavio	95	(99)
Nederlando	121	(128)
Norvegio	56	(56)
Pollando	25	(25)
Svedio	153	(158)
Svisio	106	(106)
Izolaj membroj	22	(22)

Parenteze estas menciitaj la nombroj de la antaŭa jaro. La nombro de la sekcioj restis la sama.
Rimarkinde estas, ke en la lastaj monatoj el Ĉeĥoslovakio atingis nin bonaj scigoj. Niaj kolegoj tie estas pretaj starigi la 19-an IFEF sekcion. Kiel eble plej baldaŭ ni esperas komuniki al vi la starigon de la ĉeĥoslovaka sekcio. Gratulon provizoran al niaj ĉeĥaj amikoj! Plue mi sciigas al vi, ke en la antaŭa jarraporto malkorekte estis presita, ke Svislando havas 158 anojn; tio devas esti 106 anoj.

La rilatoj kaj administracio

Kun niaj sekcioj la rilatoj estas bonaj, same kun la aliaj Esperantaj organizoj. Dum la 49-a UEA kongreso en Hago ni havis la duan fervojistan fakkunsidon, kiu estis aranĝata de la nederlanda sekcio sub aŭspicioj de UEA.
Nia prezidanto kun nia redaktoro vizitis tiaman LKK en Bruselo antaŭ la kongreso tie. La prezidanto persone kontaktis ankaŭ kun la brita sekcio.
En la antaŭa jaro ni havis agrablan kontakton kun la I.T.F., la Internacia Transportlaborista Federacio, per kies helpo ni povos propagandi por la esperanta movado en ĝia presaro. Plue mi povas diri, ke la rilato kun la organizo FISAIC estas kiel ĉiam tre bona.
En la pasinta jaro la sekretario kaj la ceteraj estraranoj ricevis 217 leterojn kaj aliajn poŝtaĵojn. Ni forsendis 152 leterojn kaj poŝtkartojn.
Fine mi volas danki ĉiujn gesamideanojn, kiuj kun granda entuziasmo kunlaboris kun nia estraro. Kiam ni, fervojistaj Esperantistoj, en tiu direkto daŭrigas nian laboron kaj honore al la kreinto de nia lingvo duobligos la aktivecon, tiam ankaŭ la kuranta jaro alportos sukcesojn.
Mi esperas revidi vin en majo de ĉi tiu jaro en Hamar, se eble kun novaj adeptoj! Ĝis la revido tiam.

La sekretario, Johano Poptie

RAPORTO DE LA KASISTO PRI LA JARO 1964a

Enspezoj			Elspezoj	
Landaj kotizoj 1963a	f 209,90		Preskostoj L.I.F.	f 2790,23
Landaj kotizoj 1964a	„ 3412,72		Afrankkostoj L.I.F.	„ 372,91
Landaj kotizoj 1965a	„ 269,45		Afrankkostoj estraro	„ 89,—
Izolaj membroj	„ 21,62		Estrarkunvenoj	„ 21,30
Adoptitaj anoj	„ 13,50		Reprezentkostoj	„ 46,40
Abonantoj	„ 82,50		Statutrevizia-komitato	„ 77,05
Subtenantoj	„ 51,—		Kotizo UEA/SAT	„ 30,—
		f 4060,69	Bankkostoj	„ 3,87
Donacoj		„ 60,70	Diversaĵoj	„ 28,70
Rentumo 1963a		„ 125,86	Kontorbezonaĵoj	„ 60,68
Repago de presisto		„ 19,74	Surplus	„ 746,85
		f 4266,99		f 4266,99

BILANCO DE I.F.E.F. JE LA 31a DE DECEMBRO 1964a

Kapitalo je la 1-a de januaro 1964a	f 3552,41	
Surpluso	„ 746,85	
Bankkonto: 30.36281 Algemene Bank Nederland		f 864,86
Spaarbank Stad Amsterdam		„ 3434,40
Pagendaj kotizoj:		
a. sekcioj	f 431,50	
b. adoptitaj anoj	„ 40,—	
c. izolaj membroj	„ 22,—	
		„ 493,50
Skribmaŝinoj		„ 1,—
Glumarkoj		„ 28,37
Gramofondiskoj, kaj aliaj havaĵoj		„ 90,—
		f 4912,13

BUDĜETO PRI LA JARO 1965a

Enspezoj		Elspezoj	
Kasenhavo	f 4299,26	Preskostoj L.I.F.	f 4000,—
Kotizoj de la sekcioj	„ 6000,—	Afrankkostoj L.I.F.	„ 430,—
Izolaj membroj	„ 15,—	Administraciaj kostoj	„ 150,—
Abonantoj/Subtenantoj	„ 90,—	Estrarkunvenoj	„ 75,—
Pagendaj kotizoj	„ 493,50	Kotizo de UEA/SAT	„ 30,—
Rentumo 1964a	„ 110,—	Revizio de la statuto	„ 400,—
Donacoj	„ 60,—	Diversaĵoj	„ 1153,50
Vendotaj glumarkoj	„ 5,—	Nova skribmaŝino/ kontorbezonaĵoj	„ 550,—
Vendotaj gramofondiskoj	„ 15,—	Kapitalo	„ 4299,26
	f 11087,76		f 11087,76

Dum la pasinta jaro ni sukcesis ricevi L.I.F. por ne altigitaj preskostoj, sed por la jaro 1965a la presisto jam anoncis ke tiuj prezoj estos proksimume 10% pli altaj. Ni intencas eldoni ses numerojn. La enlandaj afrankkostoj ek de la 1-a de februaro plialtiĝos kaj pro tio ankaŭ por eksterlando. Ni bezonas novan leter-paperon, kaj deziras eldoni la novan I.F.E.F.-statuton. Inter la diversaĵoj mi esperas surpluson de ± f 500,—.

La kasisto, E. R. Oosterwijk.

Ĉu IFEF ankaŭ en Ĉeĥoslovakio?

Inter la multaj bondeziroj, senditaj al ni okaze de la jarŝanĝiĝo, ni trovis ankaŭ leteron el Ĉeĥoslovakio.
Per tiu letero konfirmiĝas la fakto, ke la Ministerio apogas la senlacan agadon de nia kolego Bohumil Král, por fondi landan rondon de fervojistaj esperantistoj en Ĉeĥoslovakio.
Dank' al la stimulo de la Ministerio la varbado bone progresas; jam pli ol 200 fervojistoj anoncis sin.
Por informi ankaŭ niajn membrojn pri tiu ĝojiga okazaĵo, ni publikigas parton de la koncerna letero ĉi-sube.
Cetere ni tutkore dankas ankaŭ por ĉiuj aliaj bondeziroj. Ili grave stimulas nian laboron por IFEF. De Jong

Estimata Sinjoro Prezidanto,

Estimataj Gesinjoroj!

Okaze de la Nova jaro ni sendas al vi ĉiuj amikajn salutojn. En la nomo de la ĉeĥoslovakaj trafikistoj ni deziras al Vi, Sinjoro Prezidanto, al Via familio, al la Estraro de IFEF, al ĉiuj membroj de IFEF kaj al ĉiuj nederlandaj trafikistoj BONAN SANON, SUKCESON KAJ FELIĈON EN LA NOVA JARO.
Ni dankas sincere pro via kompreno kaj subteno por nia Esperanto-movado. Ni ĝojas ke nia reciproka kunlaboro estos bona kaj utila.

Ni sciigas ke ĉe Sindikata komitato de Ministerio por trafiko en Praha estis dum aŭtuno fondita Esperanto-rondeto, kies prezidanto estas s-ano Bohumil Král, vicprezidantino s-ino Helena Jindrová. La nombro da membroj en nia E-rondeto estas 35. Ni rekomendis al Sindikata komitato de la Fervojdirekcio Praha fondi ankaŭ E-rondeton. Ni klopodas organizi bonan fakan kunlaboron enlande kaj eksterlande. De la Nova Jaro ni aranĝas Esperanto-kurson por 30 trafikistoj kiujn instruas s-ano Bohumil Král. Li estis komisiita de Ĉeĥoslovaka Esperanto-Komitato labori por Esperanto-movado en nia fervoja trafiko. Li sukcesis tiurilate kaj dum 7 monatoj persone kaj letere konstatis aŭ varbis pli ol 200 E-fervojistojn en nia lando. Ni daŭrigas en la agado. La Esperanto-rondetoj fervojistaj estis fonditaj en 10 urboj kaj en diversaj urboj ili formiĝas. Espereble ni povos fondi nian fervojistan Esperanto-Fakon (pere de Ĉeĥoslovaka Esperanto-Komitato) kaj poste IFEF-Sekcion en nia lando.
Ni bone konscias ke Esperanto estas la grava internacia lingvo kun la amika pacema ideo kaj ni laboras por ĝia venko precipe en la internacia trafiko! Ni deziras kunlabori kaj korespondi kun esperantistoj en la tuta mondo.
Karaj Gesamideanoj, Gekolegoj, estu ĉiuj sanaj kaj kontentaj.
Kun amikaj salutoj kaj bondeziroj sincere:

Esperanto-Rondeto
ĉe Sindikata Komitato
de Ministerio por trafiko,
Praha 1, Príkopy 33

Johann Essi, Tallinn

Esperanta ĝojo

Dum Mondo ondas, serĉas vojon
al vivo sen la miskompren',
Esperantistoj sentas ĝojon,
Nin ligas paca la faden'!

Nin ne malhelpas oceanoj,
nek limoj ŝtataj kaj distanc',
nek kontraŭdiroj, nek doganoj, —
per Esperant' por ni dimanĉ'!

Ni skribas Pacleterojn vaste,
al la amikoj ĉirkaŭ mond,
ke konscienco — senprokraste
ekregu en homara rond'!

Tallin, la 29.XI.59.

RAPORTO DE LA REDAKTORO

Dum la jaro 1964 aperis kvin numeroj de nia organo „La Internacia Fervojisto".
Ĝi entute havis 64 paĝojn.
Mi volas esprimi mian dankon al la ŝatataj gekolegoj el diversaj landoj, kiuj sendis al mi artikolojn kaj alian materialon, bone uzeblan por nia LIF.
La interrilatoj kun la presisto estis bonegaj. El tio sekvas, ke nia organo, ĉiam ĝustatempe aperis kaj estis modele liverita al diversaj landoj. D. Burgler.

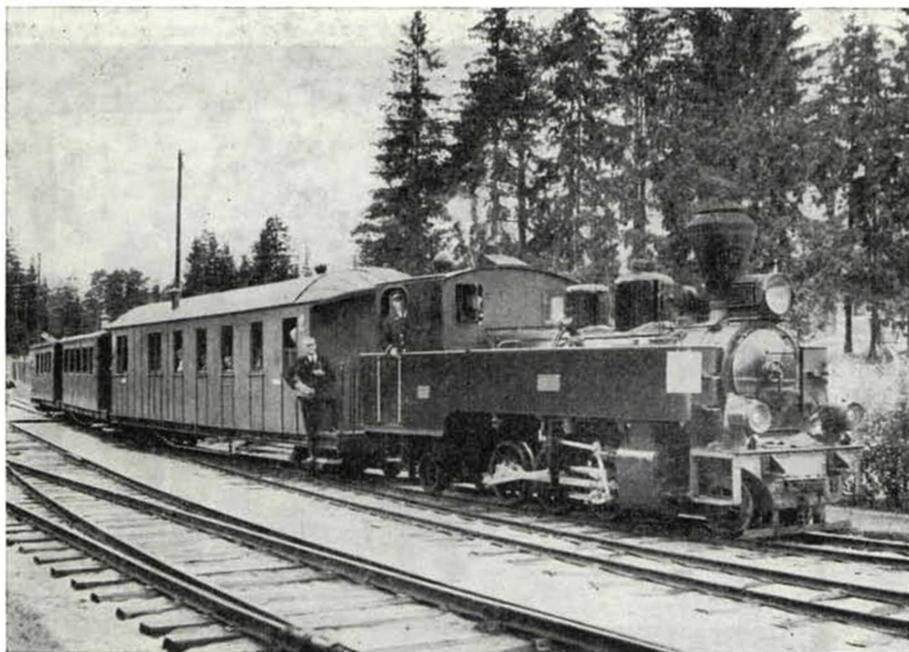
La norvega fervoj-muzeo en Hamar

Norvege verkita de Arvid Östby, direktoro de la muzeo, tradukita kun aprobo de L.K.K. Hamar el respektiva germana teksto en „Die Bundesbahn" n-ro 22/64 de Joachim Giessner.

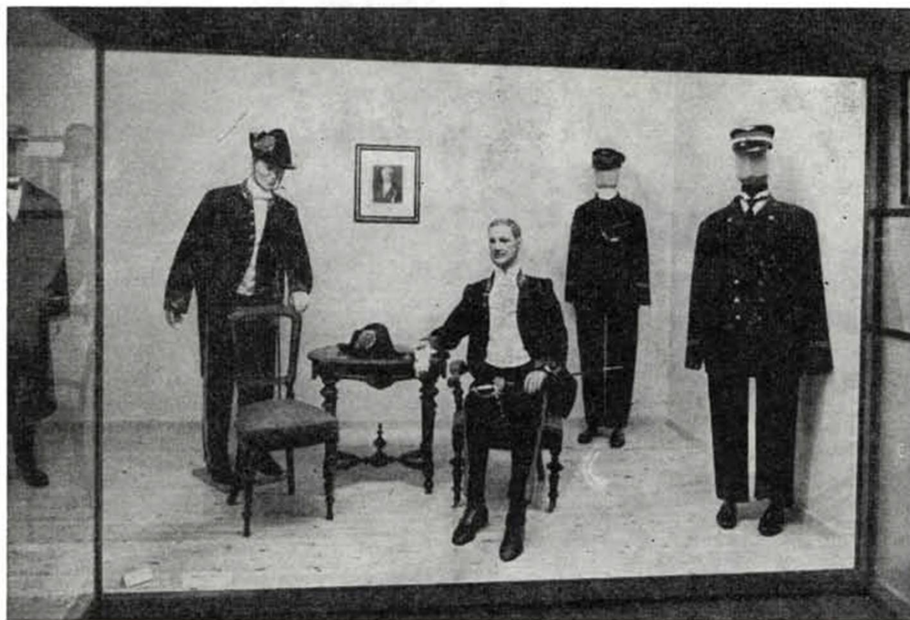
Kongresanoj!

Bonvolu kunporti ĉi tiun artikolon al Hamar !

La norvega fervoja muzeo estas la plej aĝa muzeo tia en Skandinavio kaj krome la plej aĝa muzeo teknika en Norvegio. Jam en 1896 ĝi estas fondita laŭ iniciato de la ligo de staciestroj. Dank' al la antaŭzorgo de la tiama generacio estas konservitaj multaj valoraj atestaĵoj el la historio fervoja, kiuj alikaze estus detruitaj aŭ perditaj. Ja certe la muzeo travivis kalejdoskopan historion, antaŭ ol ĝi trovis en 1956 sian finan lokon en Hamar, urbo norde de la ĉefurbo Oslo. Komence la muzea enhavo trovis lokon en granda ejo super la enirhalo de la tiam nove konstruita stacidomo de Hamar. Tie ĝi restis ĝis 1912 kaj trovis la intereson de multaj vizitantoj, kiuj estis aŭdintaj pri la kolektaĵoj. Poste la fervojo bezonis la muzean ejon por deĵoraj celoj. Ĉar ne estis eble trovi alian lokon, oni enpakis la objektojn, kaj ili restis en deponejo ĝis 1926.
Bonŝance tiam la fervoja distrikto Hamar ricevis novan distriktestron, la inĝenieron Harald Poppe, kiu tre interesiĝis pri la kolektaĵoj kaj obstine atingis, ke oni disponigu al la muzeo tri stacidomojn ne plu uzitajn. Temis pri la staciaj konstruaĵoj de Klöften, situantaj ĉe la tielnomata ĉeflinio, Bestum de la Dramman-fervojo, kaj Ilseng de la Röros-fervojo. Cetere Klöften estis la plej malnova stacidomo en tuta Norvegio. Ĝi funkciis de 1854 ĝis 1925 sur la plej malnova fervoja linio de la lando. Tiam oni malkonstruis la tri domojn kaj restarigis ilin sur fervojpropra areo, nome sur la malnova bieno Disen, iom ekstere de Hamar. Aldoniĝis vagonremizo por parto de la disponebla rulanta materialo, inter alie por du lokomotivoj kaj du ne plu uzitaj salonvagonoj reĝaj. En tiuj konstruaĵoj ĉiuj bildoj kaj ekspoziciobjektoj estas ordigitaj kiel eble plej klaraj.



La proksimume 20 jaroj en Disen estis agrabla tempo por la muzeo des pli, ĉar ĝin ĉirkaŭis ĉarma pejzaĝo. Sed ja mankis ĉiuj eblecoj por ekspansio. Sendube la tuta muzeo estis relative modesta, ĉar ĝi estis privata instalaĵo kaj nur ricevis subvencieton flanke de la fervojo. Ĉiujn konserv- kaj riparloborojn faris fervojistoj dum sia libera tempo kontraŭ eta rekompenco.
Tio ŝanĝiĝis kiam en 1946 oni festis la kvindekjaran jubileon de la muzeo. La Norvegaj Ŝtatfervojoj transprenis la kolektaĵojn, kiuj tiel fariĝis oficiala muzeo de la fervojo. Baldaŭ poste oni dungis specialan estron, kiu povis dediĉi sian tutan labortempon al la muzeo. Krome nun ekestis la demando, kie pli konvene instali la muzeon, kaj troviĝis bone taŭga tereno en Storhamar apud la urba popolmuzeo.
Ĉi tie nun estas multe da spaco. Ambaŭ muzeoj situas ene de barejo ĉe la bordo de Mjösa, la plej granda lago de Norvegio. Ili piede estas atingeblaj de la stacio Hamar en duona horo. Sole la fervoja muzeo disponas pri areo de 30.000 kvadratmetro. Ĝia tereno estas nur mallarĝa, sed 700 metrojn longa, kio estas tre agrabla por tiu celo. La pordego por la muzeoj estas malfermitaj la tutan tagon. La vizitantoj povas promenadi en la granda parko kaj eĉ bani en la Mjösalago.
En tiu idilia situo, plibeligita per tie troviĝanta malnova arbareto, nun ankaŭ la tri historiaj stacidomoj trovis novan lokon. En konvena distanco unu de la alia, ili estas starigitaj laŭlonge de fervoja trako. Aldoniĝis neĉefaj trakoj, malnovaj pintreloj, signalilmastoj kaj malmoderna baskul-bariero, kiu povas bari la vojon trans la reloj. Parto el la trakoj cetere estas ekipita per la malnovegaj Brunell-reloj, kiujn oni uzis post 1854 dum 10 ĝis 12 jaroj por la unua norvega fervojlinio.
Ankaŭ vagon- kaj lokomotivremizo, 70 metrojn longa kun du relparoj, estis konstruita en Storhamar kaj precipe la ĉefa muzea domo, farita en betono. Ĝi entenas du grandajn ekspozicisalonojn, oficejon, legoĉambron, bibliotekon, riparejon kaj loĝejon por pordisto. Ekstere oni ebenigis la tutan parkterenon kaj plantis florojn kaj plurajn arbojn. Fine oni kreis la necesajn vojojn kaj kelkajn fervojajn transtrakpasejojn.
Farante ĉi tiujn laborojn, oni atente observis la bezonojn de la muzeo. En 1956 la ĝeneraldirektoro de la Norvegaj Ŝtatfervojoj oficiale transdonis la instalaĵon al la publiko. La kostojn por la muzeo grandparte estis disponiginta la Storting, la parlamento. Sed ankaŭ la fervojistoj kaj iliaj societoj kontribuis, ekzemple la fervojista ligo, kiu donacis 100.000 kronojn.



Rondirado tra la muzeo, ĝiaj apudaj konstruaĵoj kaj la subĉiela tereno evidentigas la abundecon de la ekspozicio kun ĝiaj historiaj kaj teknikaj allogaĵoj. La salonegoj en la granda muzea konstruaĵo estas dispartigitaj per ŝoveblaj muroj. Ĉi tie oni instalis specialajn sekciojn por unuopaj objektoj historie valoraj, por instalaĵoj, staciaj modeloj, lokomotivoj kaj vagonoj, por telegrafio kaj telefonio, por la stacia deĵoro, uniformoj kaj varbado. La tri stacidomoj prefere restis ekipitaj tiamaniere kiel dum la pasinta tempo, nome kun atendejoj kaj deĵorejoj. En la stacio Klöften, kiu enhavis kelkajn ĉambrojn, kroma ejo estas dediĉita al atestaĵoj el la fervojistaj ligoj. Alia ĉambro okupiĝas pri la tielnomata Hoved-fervojo, la unua norvega fervojo. En la supra etaĝo de la domo el Bestum troviĝas la loĝejo de staciestro kun meblaro el 1890.
La stoko je malmodernaj lokomotivoj kaj vagonoj intertempe tiom kreskis, ke oni ne plu povas konservi ilin ĉiujn en la granda remizo. Pro tio parto el ili nun staras eksterdome. La plej malnova ĉi tie troviĝanta lokomotivo devenas el la laborejo de la anglo Robert Stephenson el la jaro 1861. Kiam oni en 1954 festis la centjaran jubileon de la Norvegaj Ŝtatfervojoj, oni uzis ĉi tiun lokomotivon por veturigi vizitantojn al la granda fervojo-ekspozicio en Oslo — ĉar ĝi ankoraŭ senriproĉe funkcias.
La muzeo entute posedas kvin lokomotivojn de normala ŝpuro. Precipe ni mencias la akumulator-lokomotivon de la privata Rjukan-fervojo kaj la „Dovregubbe". La lasta estas la plej granda norvega vaporlokomotivo; kun karbo kaj akvo ĝi pezas 157 tunojn. La muzeo antaŭ nur malmultaj jaroj ricevis ĝin, kaj ĉar ĝi estas tiom granda, oni devis krei por ĝi propran ejon en nove starigita kromkonstruaĵo de la remizo. La ĉi tie prezentita lokomotivo estas konstruita en 1941 de Krupp en Essen; sed la plej multajn el la entute 7 „Dovregubber" liveris la maŝinfabriko Thune en Oslo. En 1958 oni elprenis ilin el la trafiko kaj anstataŭis ilin per dizellokomotivoj. La Dovre-fervojo, sur kiu ili veturis, nuntempe troviĝas en elektrigado.
Krom ĉi tiuj normalŝpuraj lokomotivoj en la muzeo de Hamar staras kvar etŝpur-lokomotivoj kun 1067 milimetra kaj du kun 75 milimetra ŝpurdistanco. La lastaj venis de la Urskog-Hölands-fervojo, malkonstruita en 1960. Siatempe oni disponigis al la muzeo la plej bone konservitan materialon de tiu ĉi fervojo, i.a. tri pasaĝervagonojn kaj unu ankoraŭ



plene funkciantan lokomotivon, kiu nur en 1950 estis liverita de la firmo Henschel kaj filo en Kassel. Pro tio oni konstruis trakon 500 metrojn longan en konvena ŝpuro sur la muzea tereno, kaj nun la trajneto veturas en somero tien kaj reen sur la muzea trako, je la granda ĝojo de la vizitantoj. Ĉe la fino de ĉi tiu liliputa fervojo situas la stacio Killingmo, malgrandega stacidomo, kiu neŝanĝita servis ĉe la Urskog-Höland-fervojo, de kiam ĉi tiu estis konstruita kiel privata fervojo en 1896. Najbare de la muzea tereno, transe de Killingmo, situas la urba tendaro, unu el la plej novaj kaj modernaj de la lando. En la lokomotiv- kaj vagonremizo la vizitantoj i.a. vidas po unu normal-ŝpuran kaj etŝpuran vagonon de la reĝo, kelkajn ĉaretojn de plej malnova tipo, vagonon de la kvara klaso, en kiu ekzistis nur starlokoj, malnovan hospital-vagonon kaj unu el la plej malnovaj motorvagonoj. Pluraj ekspoziciaĵoj jam estas promesitaj al la muzeo kaj baldaŭ alvenos, inter ili la salonvagono de reĝo Haakon, kiun li uzis dum sia reĝa tempo, la unua rotacia ĵetneĝplugilo de la Bergen-fervojo kaj unu el la unuaj elektraj lokomotivoj. Multsignifaj ankaŭ estas la „internaj", ne publike prezentitaj kolektaĵoj. La biblioteko enhavas 7.000 volumojn kaj 3.000 manuskriptojn, 35.000 fotografaĵojn, 5.000 fotografajn platojn kaj filmojn, 6.000 desegnaĵojn kaj 14.000

HAMAR

la urbo de la 17a IFEF-kongreso

De Oslo la partoprenantoj povas elekti inter pluraj trajnoj, indikitaj en la aliĝilo, kaj oni supozas ke la plimulto de la kongresanoj vojaĝos sabate la 22-an de majo de Oslo al Hamar.
La trajnoj al Hamar, forvojaĝas de Oslo-Ö. — Oslo Orienta Stacidomo. Oni trapasas Lilleström kaj Eidsvell, poste la linio transpasas la riveron Vorma, ĉe Minnesund stacidomo, poste laŭ la orienta bordo de Mjösa, la plej granda lago de Norvegujo. La distanco de Oslo al Hamar estas 126 km., kaj per rapidtrajno la vojaĝo daŭras proksimume 2 horojn.
Hamar estas kaj antikva, kaj moderna urbo.
Ĝi fondiĝis dum la 11-a jarcento ĉirkaŭ la katedralo kaj la kastelo de la episkopo. Dum la Mezepoko la urbo estis centro kaj por la kultura kaj spirita vivo de la orienta landparto, kaj por la sekulara potenco. Sed la tempoj ŝanĝiĝis.
En la jaro 1319 la lasta ano de la malnova reĝa familio mortis, kaj la lando subigiĝis al fremda potenco.
Ĉirkaŭ jaro 1350, abcespesto — la Nigra Morto — dezertigis la landon, kaj forrabis 7/8 de la Norvega Popolo, kaj kiam la Reformacio enkondukiĝis en la 1540 jaroj, laŭ reĝa dekreto, la propreco de la lando, devenante de riĉa epoko dum la Mezepoko, tute foriĝis.
Ankaŭ Hamar ne evitis tiun sorton, kaj la antaŭe glorplena urbo ĉe la bordo de lago Mjösa, pli kaj pli kadukiĝis.
Kion la degenero ne sukcesis fari, detruis malamikaj soldatoj en la jaro 1563, kaj de nun la ruinoj de la urbo malaperis en herbaĉo kaj forgesado.
En la jaro 1849 estis decidite konstrui urbon sur la orienta bordo de Mjösa, kaj ĝi estis situante preskaŭ en la sama loko kiel la malnova Hamar.
La nova urbo situas proksimume 2 km. de la origina, kiu hodiaŭ estas muzeoregiono, situanta ĉirkaŭ la ruinoj de la malnova katedralo.
Ĉi tie estas inter alie la Norvega Fervojmuzeo.
La nova Hamar estas kiel la malnova urbo, centro por la kultura kaj spirita vivo, kun sidejo por Hamar Episkopujo, sed nun luter-evangelia.
Cetere Hamar estas lerneja urbo, ĝi estas vigla komerca- kaj industria urbo, kaj grava centro de trafiko, kun administracio por Hamar Distrikto de Norvega Ŝtata Fervojo.
Oni esperas ke la kongresanoj bonfartos en la urbo, kaj kunportos hejmen multajn bonajn, dumvivajn memoraĵojn.

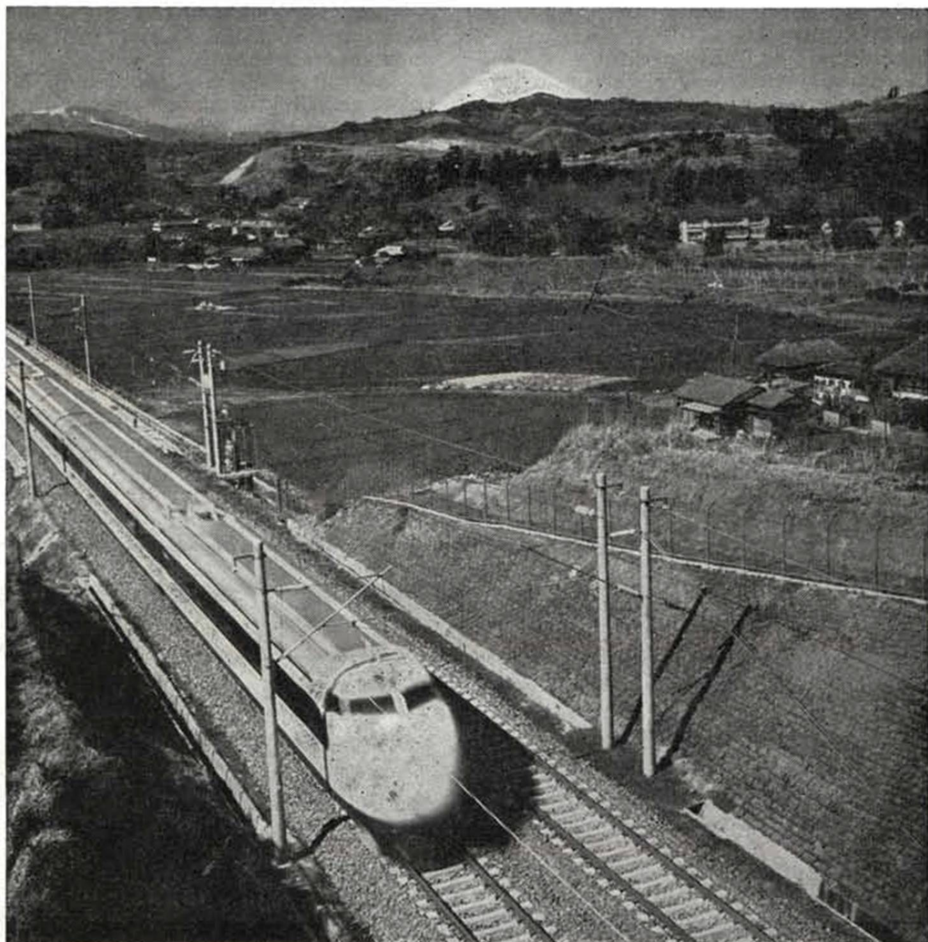
---

kliŝojn. Ĉi tie oni konstante studadas la fervojan historion, kaj ankaŭ la korespondado de la muzeo kun en- kaj eksterlando estas konsiderinda.
Taskoj kaj administrado de la muzeo estas bonege ordigitaj. En ĝia fonddokumento i.a. tekstas: „Tasko de la muzeo estas, prezenti la evoluadon de la norvegaj fervojoj kaj kontribui al tio, ke la publiko pli multe konas kaj fidas la fervojon kiel trafikilon." Ĉi tiun celon oni povas atingi kolektante kaj ekspoziciante objekton, kiuj koncernas la fervojon ĉu kiel originalaĵojn aŭ modelojn, desegnaĵojn, ilustraĵojn kaj priskribojn, ĉu pere de literaturaĵoj, historia materialo, biografioj k.t.p. Krome oni povas veki inter la fervojistoj la intereson, ke ili konservu ĉion, kio taŭgas por demonstri la evoluadon de la fervojoj.
La muzeo estas gvidata de seskapa estraro. La ĉefgvidantaro de la Norvegaj Ŝtatfervojoj elektas la estron kaj du el la anoj. Du aliaj anoj, el kiuj unu devas esti staciestro, estas elektataj de la Norvega Fervojista-Ligo, dum la Norvega Inĝeniero-Ligo (sekcio fervojaj inĝenieroj) delegas la sesan estraranon.
La muzea konsilantaro konsistas el po unu reprezentanto de la ok sekcioj en la ĉefadministraciejo de la Ŝtatfervojoj kaj de la sep fervojaj direkciejoj. Krome ĉiu privatfervojo kaj ĉiu en konstruado estanta „fervoja objekto" sendas reprezentanton. La membroj de la konsilantaro estas respondecaj por la muzeo kaj devas observi ties interesojn en siaj propraj deĵorregionoj.
La muzeo nun havas du ekskluzive por ĝi dungitajn oficistojn, nome la direktoron kaj pordiston. Somere sep ĝis ok pensiigitaj fervojistoj deĵoras en la muzeo kiel gvidantoj, parklaboristoj, konduktoroj kaj lokomotivestroj.
Antaŭ kelkaj jaroj fondiĝis „Ligo de amikoj de la fervoja muzeo." Ĝi momente havas ĉirkaŭ 1.300 membrojn kaj estas valora apogilo por la muzeo.

La supera fervojlinio de la mondo estas en Japanujo

R. GEBHARD

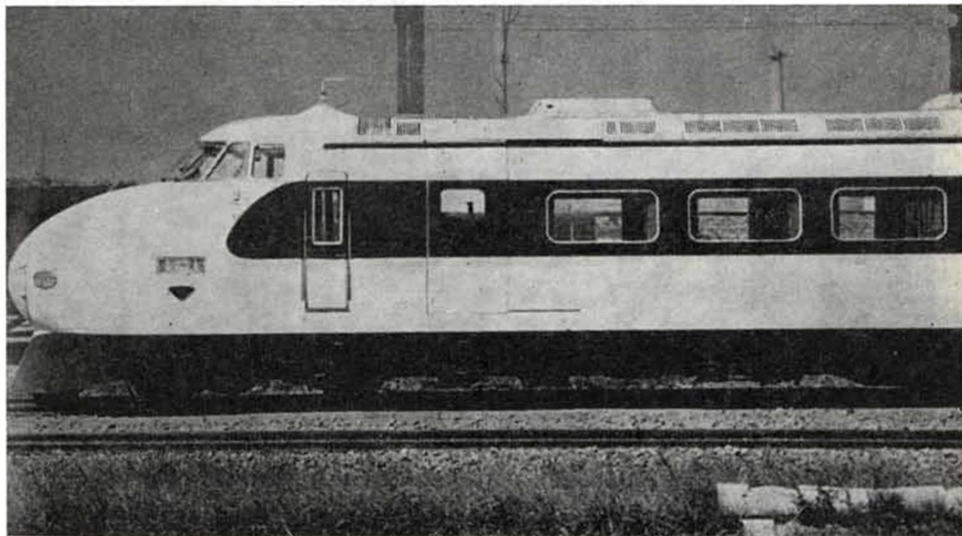
En ĉiuj landoj ekzistas t.n. „malnovaj linioj”; kion por la nederlandanoj ekz. signifas la linio Amsterdam-Haarlem-Den Haag-Rotterdam, tion signifas por la japanoj la malnova Tokaido-fervojlinio; ĝi interligas la grandurbojn Tokio-Yokohama-Nagoya-Kyoto kaj Osaka. En tiuj ĉi urboj kaj ilia ĉirkaŭaĵo loĝas pli ol 40 milionoj da homoj, t.e. 43% de la japana popolo. Ĉi tie fabrikiĝas 70% de la japanaj industriaj produktoj. La trafiko de homoj kaj varoj do estas tre intensa. Por ilustri tion, ni nomas kelkajn detalojn: en kaj ĉirkaŭ Tokio uzas pli ol duona miliono da homoj ĉiutage la trajnon: ĉirkaŭ Osaka proksimume kvaronmiliono da homoj; la ĉiutaga vartrafiko en Tokio, Yokohama kaj Osaka sumas kvindek mil tunojn aŭ pli kaj la trafiko ne estas malpli granda en la teritorio inter tiuj ĉi urboj kuŝanta.
Eĉ se oni kalkulas kun tio, ke la nun farata supermoderna aŭtoŝoseo inter Tokio kaj Kobe post la finkonstruado „transprenos” 10% de la pasaĝera- kaj 5% de la vartransporto, la Tokaido-fervojlinio restas la plej grava transportraŭto de Japanujo.
Malgraŭ la elektrigo, la frekventantaj kaj pli longaj trajnoj, la plialtigo de la

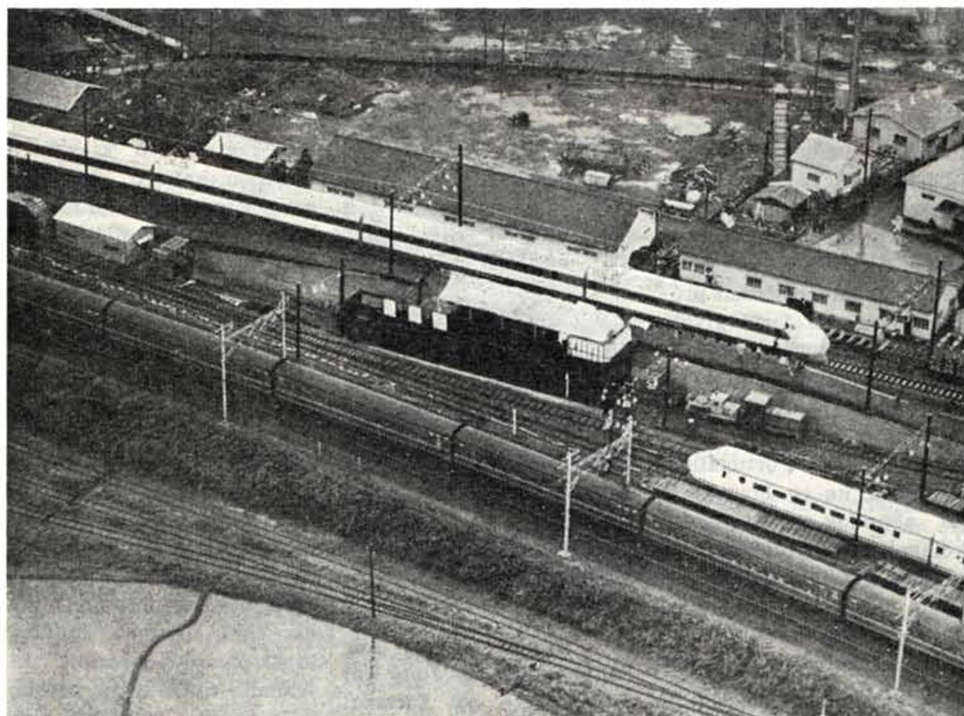


rapideco, la Tokaido-linio ne povas veturigi pli ol 75 var- kaj 120 pasaĝerajn trajnojn.
Nur rigora reguligo povis alporti solvon. Post multaj preparoj oni ekkonstruis en aprilo 1959 tutnovan fervojlinion.
Pro teĥnikaj kaŭzoj oni decidis konstrui linion, kies ŝpurlarĝeco estas 1435 mm, do normala reldistanco por la plimulto de la eŭropaj landoj. La ekzistanta fervojreto en Japanujo havas ŝpurlarĝecon de 1067 mm.
La nova Tokaido-linio interligos 12 staciojn; ĝia longeco estos 515 km, do iom malpli longa ol la nun ekzistanta.
Por atingi pli grandan veturrapidecon, ne ekzistos relnivelaj transtrakpasejoj. Tio signifas ankaŭ tion, ke oni uzas multajn viaduktojn. La reloj, velditaj je longeco de 1½ km estas „elaste" fiksitaj sur betonaj spaltoj. La trakforkoj estas modernaj, same la supertraka kontaktlinio, per kiu la vagonaroj ricevas la bezonatan kurenton.
La ĉefstacio de Tokio pliriĉiĝos per kelkaj peronoj, uzotaj speciale por la foriro kaj alveno de la novaj trajnoj. En la alia finstacio Osaka oni konstruas du novajn stacidomojn, unu super la alia; la supra stacio servos por la nova Tokaido-linio, la malsupra por la ceteraj vagonaroj, por la subteraj- kaj aŭtobuslinioj. Ĉar la elektraj vagonaroj sur la nova Tokaido-linio veturos tre rapide, ne estas mirige, ke oni multe atentas la sekurigon. Principe la trajnkondukistoj nur tiam ekfunkcios, kiam la rapideco de la trajno estas malpli ol 30 km pohore. Se la rapideco de la trajno estas pli granda, la trajndirektado okazos el centra oficejo en Tokio, kie oni per elektrona kontrolo la tutan trafikon inspektas kaj reguligas. La rapideco de la trajnoj estas ĉ. 200 km/h. kaj tiam oni ne povas toleri homajn erarojn. La preterpasado de danĝer- aŭ haltsignaloj ne plu povas okazi. Elektronaj impulsoj haltigas la vagonaron.

Eksperimenta linio

Por prepari la homon kaj la maŝinon je la grandega tasko, oni decidis uzi certan parton de la nova linio por eksperimentoj.
La centra oficejo, de kie oni gvidis la eksperimentojn sur la 40 km longa linio, estis en Kamonomiya. Estas grava faktoro, ke la kontakto inter la pantografo kaj supertraka kontaktlinio ne ĉesu. Tiu ĉi kontakto devas funkcii sub ĉiuj cirkonstancoj, por ke la motoroj ricevu konstante kurenton.
El la multaj teĥnikaj problemoj, kiujn oni devis solvi, ni nomas ankoraŭ la veturadon tra tuneloj.
Imagu: vagonaro kun rapideco de 200 aŭ pli da km/h. enveturas tunelon kaj renkontas tie trajnon veturantan per la sama rapideco sur la alia relparo en kontraŭan direkton. Eksperimentaj provoj en ventotuneloj montris, je kia distanco la relparoj kuŝu unu de la alia, por eviti akcidenton okazigotan de la estiĝinta ventego.
En junio 1962 okazis la unuaj provoj.





Por tiuj oni uzis alterne trajnojn, konsistantajn el du aŭ kvar vagonoj.
Dum la eksperimentaj veturadoj oni iom post iom plialtigis la rapidecon de la trajnoj je 200 km/h. En marto 1963 oni atingis rapidecon de 256 km/h. sen ia ajn malagrablaĵo.
Post la atingo de tiu ĉi grandega rapideco oni daŭrigis la eksperimentadon kun 200 km/h. kaj oni klopodis imiti la cirkonstancojn ekzistantajn dum la verŝajna veturado.

Rapido kaj komforto

La elektraj trajnoj, veturantaj sur la Tokiado-linio, estas tre belaj, luksaj kaj komfortaj. La interna temperaturo estas regulebla sendepende de la ekstera temperaturo. Tio estas tre agrabla ne nur tiam, kiam ekstere estas tre varme, aŭ tre malvarme, sed per reguligo de la interna temperaturo la pasaĝeroj estas ŝirmataj ankaŭ kontraŭ la diferenco en la aerpremo estiĝanta dum la enveturado en tunelon, aŭ dum preterpasado de aliaj trajnoj.
La novaj trajnoj similas interne kaj ekstere al la Eŭropaj TEE-trajnoj, tamen estas grava diferenciga faktoro. La japanaj trajnoj servos ankaŭ la „simplan homon". En la el dek-du vagonoj konsistanta trajno estas nur *du* vagonoj rezervitaj por unua klaso. En la trajno troviĝas telefonceloj restoracio, kiosko kie oni povas aĉeti ĵurnalojn, revuojn, kaj frandaĵojn.
987 personoj povas veturi per ĉiu trajno. Ili veturos per meza rapideco de 175 km/h.; la maksimuma rapideco estas provizore fiksita je 230 km/h. Tio do signifas, ke la trajno, kiu nenie haltas inter Tokio-Osaka, atingos la celon en 3 horoj, kiu haltas, vojaĝos dum 4 horoj. Laŭ la malnova raŭto la vojaĝdaŭro estas 6½ h. La veturado do daŭras malpli ol la duonon de la malnova tempo!
La japanoj laboris dumtage kaj nokte, por havi sian novan fervojlinion preta antaŭ la Olimpiado. Kaj ili estas fieraj, ke tio sukcesis. La nova Tokaido-linio metis Japanujon sur la fervojteĥnika tereno sur la unuan lokon. La japanoj tre fieras, ĉar la tuta projekto estas nura japana produkto: ĝi estas elpensita kaj projektita en japanaj laboratorioj de japanaj teĥnikistoj.
La japana supera-fervojlinio postulas admiron de la tuta mondo.

(Wereld)
trad. DB

Altaj fervojaj instancoj en Madrid montras simpation al IFEF

Iom malfrue mi ĝuis mian libertempon en 1964. Dum la somero prezentis sin diversaj problemoj kaj malhelpoj kiuj — kvankam negravaj tamen kaŭzis prokraston de la ferio ĝis la malfrua aŭtuno.
Por havi almenaŭ ŝancon pri iom da sunbrilo dum novembro, mi decidis viziti Hispanion kaj Portugalion.
La fakto, ke en Portugalio ne abundas esperantistaj kolegoj ne signifis por mi gravan malhelpon, ĉar oni ja ne volas ĉiam ĝeni bonvolajn samideanojn per altrudita laboro.
Tiel mi do plene spertis la malfacilaĵojn de lingva diverseco kaj kun ĉiu manĝo prezentiĝis nova surprizo.
Ĉu oni vere alportis tion, kion ni mendis kaj kial do la prezo estis multe pli alta ol ĝin indikas la manĝokarto? Ĉu la ŝoforo de la taksio kalkulis por ni la ĝustan tarifon por la 15 kilometra distanco kaj ĉu la hotelo estas vere de tiu kategorio, kiun ni indikis al li?


S-ro Goni (dekstre) gvidas ges-rojn de Jong kaj s-ron Miro en Escorial

Sed mankis al ni la vortoj por interveni kaj grumblulo estas tiu kiu atentas tiajn bagatelaĵojn.
Post elspezo de la tuta mono oni ja povas returniĝi hejmen.
Sed mi intencis vojaĝi ankaŭ al Madrid, ĉar jam tro ofte mi restadis en Hispanio sen tio, ke mi eluzis la eblecon viziti la ĉefurbon. Malgraŭ ĉio, ni tamen atingis tiun urbegon lundon, la 23-an de novembro.
Atendis nin sur la perono la sindona Esperanto-pioniro Jaime Miro, kun kiu la tiama IFEF-estraro jam interkonatiĝis dum la starigo de HEFA en Zaragoza, en la jaro 1954. Li ankoraŭ estas entuziasma kursgvidanto, kvankam li estas pli ol 70-jara. Dum instruado li kvazaŭ juniĝas.

La nova Talgo de Renfe



Kelkajn minutojn post nia alveno prezentis sin ankaŭ nia amiko Thómas Ortiz Garcia, moviĝema kiel ĉiam, plena je ideoj kaj planoj. Li ne lasis okazon por aliaj aferoj kaj tial, apenaŭ unu horon post nia alveno, ni staris en la oficejo de la afabla sinjoro Lopez Andres, grava kunlaboranto al „Via Libre" la belaspekta organo de la Hispanaj Fervojoj.
Entuziasme li tuj aranĝis kontakton kun la sekretario de „publikaj rilatoj" sinjoro Gano Bas, kiu siavice malfermis al ni la pordon al la direktoro, sinjoro Fernando Goca de la Pineira.
Tute surprizitaj ni estis, kiam post kelkaj salutvortoj la direktoro proponis al ni esti la gastoj de la Hispanaj Fervojoj dum nia restado en Madrid. Alloga programo pretiĝis dum kelkaj minutoj.
La fervojaj estroj montris grandan interesiĝon por nia Fervojista Esperanto-Movado; seriozan akcepton renkontis la sugesto de Thomas Ortiz, okazigi IFEF-kongreson en Madrid.
La sinjoroj promesis ĉian helpon. Jam oni certigis, ke bela kongresejo estos je nia dispono. Propraokule mi povis poste konstati ke mirinde belaj estas la proponitaj salonoj. Le plej granda — kun mil sidlokoj — estus ideala por malferma — kaj festaj kunvenoj. Alia — kun 400 sidlokoj — bone taŭgus por la pli grandaj laborkunsidoj. Ambaŭ salonoj havas vastan podion, sur kiu povas trovi lokon almenaŭ 30-40 personoj.
Jen, portreto de mia libertempo, kiun mi, kiel kutime, dediĉis al la diskonigo de nia movado kaj ĝia bona famo.
Sed ne mankis ankaŭ distroj.
Belan ekskurson al Escorial ni faris sub gvido de la atentema kaj afabla sinjoro Goni. Apenaŭ sufiĉis unu tuta tago por admiri ĉiujn belaĵojn en la monaĥejo. Belegaj pentraĵoj, murtapiŝoj kaj la imponа panteono de la hispanaj gereĝoj kaptis nian atenton.
En alia tago ni havis okazon viziti tute novan Talgo-trajnon, kiu estas la plej rapida novulo de la sin rapide modernigantaj hispanaj fervojoj. Ili prave fieras pri la atingitaj progresoj.
Modernigo sin montris ankaŭ en la ĉambrego kun la modernegaj komunikiloj, kiun ni poste vizitis.
Tri tagojn ni restis en Madrid, okupoplenaj, sed belaj tagoj, dank'al la sinjoroj de la fervoja sidejo kaj dank' al la sindono de niaj amikoj Miro kaj Ortiz.
Al ĉiuj mi esprimas koran dankon, precipe pro la simpatio, kiun ili montris rilate nian IFEF.

De Jong

Inaŭguro de la Esperanto-monumento en Linz / D

Por ke la partoprenontoj al la Eŭropa-Esperanto-Konferenco-Wien havu la eblecon ĉeesti ankaŭ la inaŭguron de la unika Esperanto-monumento en Linz/D., ni fiksas kiel daton la 10-an de julio 1965.
El la provizora programo:

Vendr. 9/VII.65:
- akcepto de la partoprenantoj
- malfermo de la Esperanto-ekspozicio
- urba vizito, event. ekskurso
- amuza vespero

Sabaton 10/VII.65:
- Diservo
- inaŭgura festo de la monumento
- eksterordinara poŝtstampo dum la tuta tago
- urba vizito aŭ kunsidoj

La partoprenontoj al la Eŭropa-Esperanto-Konferenco povus forveturi al Wien aŭ sabaton posttagmeze aŭ dimanĉon matene.
La Linz-a esperantistaro atendas multnombrajn gastojn!
Bonvolu sekvi nian alvokon — aliĝu per simpla karto aŭ petu aliĝilon. Ni petas samtempe sendi la kotizon de 1 us dol. aŭ 25 aŭ.ŝ.al: „PSK 138590 Allgemeine Sparkasse Linz/D., Konto Nr. 405086" kun indiko — inaŭguro — aŭ alimaniere. Donacoj estos dankeme akceptataj.
En Linz vi povos tranokti je la prezo ekde ŝ. 20 ĝis 100 aŭ eĉ pli po lito kaj nokto. Ne forgesu indiki en via aliĝo pri via alven- kaj forveturtempo, pri tranoktoj (je dezirata prezo ...) kaj aliaj deziroj k.t.p.
Plej verŝajne aperos du Esperanto-prospektoj pri Supra Aŭstrio kaj pri Linz/D. Glumarkoj pri la monumenta inaŭguro aperis dum decembro. Pluaj informoj sekvos!
Bonvolu sendi ĉiajn esperantaĵojn por la ekspozicio; laŭ eblecoj la sendintoj ricevos memoraĵon pri la aranĝo. Ĉiuj skriboj kaj alsendoj estos petataj al la inicianto: s-ano Joh. Geroldinger, Marcusgang 7, Linz/D., Aŭstrio.

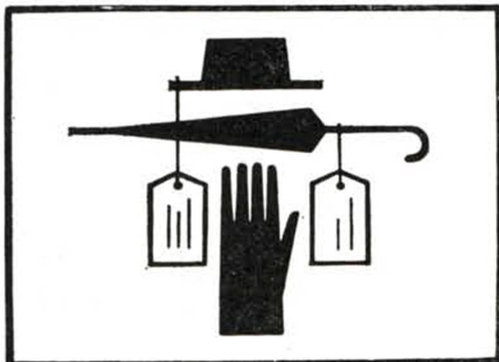
Ni kvitancas la ricevon de 50 guldenoj de S.A.E.F. por starigo de I.F.E.F.-sekcio en Ĉeĥoslovakio.

I.F.E.F.-estraro

„Bildskribo" helpu la pasaĝerojn!

„Eŭropaj fervojoj pensas pri la lingve malspertuloj". Tiel aŭ simile tekstas la surskriboj de artikoloj, kiujn oni trovis lastatempe en fervojaj kaj sindikataj fakgazetoj. Kio okazis efektive? Kial Esperanto ne estas uzata?

Ĝis nun la kontraŭuloj de la Internacia Lingvo uzis volonte kaj ofte la argumenton, ke helpe de la angla, franca aŭ iu alia konata lingvo ne estas problemo vojaĝi eksterlanden. En 1960, kiam la internacia turismo komencis rompi ĉiujn antaŭajn rekordojn, la fervojoj devis konfesi, ke en la internacia pasaĝertrafiko „efektive regas babilona lingva ĥaoso".
Tiu nova kaj, kiel ŝajnas al mi, reala aspekto instigis la fervojojn serĉi novajn metodojn de komprenigo. Ĉi tie ne estu menciata la plurlingveco en horaroj, afiŝoj informoj ktp, kie Esperanto ankaŭ ludas certan rolon. La „Unio Internacia de la Fervojoj (UIC)" eliris de la baza penso, ke la fervojaj pasaĝeroj en grandaj stacidomoj nepre bezonas informojn, kie troviĝas certaj ejoj ekz. informejo, bileteldonejo, pakaĵdeponejo ktp. UIC opiniis trovi la „ŝtonon de la saĝuloj" en la formo de la „bildskribo", nomita ankaŭ „simbolskribo" aŭ esprimita per neologismo „piktogramo". Nu, tiel nova ne estas la eltrovo. Jam la egiptoj perfektiĝis tiel bone en siaj hiroglifoj, ke eĉ abstraktaj aferoj povis precize esti esprimataj. Ankaŭ certaj aziaj skriboj baziĝas sur speco de bildskribo. Ekde la 17a jarcento la t.n. paziografio





okupiĝis pri simbole demonstritaj nocioj. Ankaŭ nia moderna tempo uzas simbolojn. Ĉie regas internaciaj trafiksignoj, en la tekniko jam ekzistas unuecaj simboloj, partioj aŭ firmoj uzas simbolojn. Ankaŭ la esperantistoj kreis sian vaste konatan verdan stelon.
Ne mirinde ke la fervojoj imitis similan vojon favore al la pasaĝeroj. UIC en 1962 transdonis al speciala komisiono la taskon okupiĝi pri unuecaj simboloj. Oni aranĝis internacian konkurson. El la proponoj la nunaj 20 simboloj de nova bildskribo estas elleboritaj kaj akceptitaj. Inter ili troviĝas simboloj pri informejo, bileteldonejo, necesejo, sidlokrezervejo, oficejo por trovitaĵoj (nia bildo), poŝtoficejo, pakaĵdeponejo, pakaĵekspedejo (nia bildo), telegramakceptejo, telefono, bufedo, restoracio, monŝanĝejo (nia bildo), trinkakvo, pakaĵtrezorejo (nia bildo) kaj aliaj porpasaĝeraj servoj. Pluaj simboloj (piktogramoj) estas projektitaj por fervoja polico, banejo, apoteko, dogano, atendejo, tranoktejo, hotelo ktp.
La sukceso de la nova bildskribo dependas de du postuloj: la bildskribo devas esti ĝenerale unueca kaj klare difinebla. Intertempe agnoskis ĝin ne nur la fervojoj aliĝintaj al UIC, sed ankaŭ la fervojoj de la orienta hegemonio inkluzive la Sovetunion. Ĉu la klopodoj sukcesos instigi samcele ankaŭ la internacian aerkaj ŝiptrafikon krome la granddistancajn aŭtobusentreprenojn, estas alia demando.
Kion faris la esperantistoj? Oni ne devas multe studi la regularon de IFEF por ekkoni, ke la projekto „bildskribo"

estis tipa tasko de nia fakmovado. Ĉu la ĝisnunan letargion sekvis agado de esperantistoj ĉe UIC aŭ unuopaj fervojaj administracioj? Por elstarigi la veron: IFEF okupiĝis pri tiu projekto. Hazarde — ĉar IFEF ne havas oficialajn rilatojn al UIC kiel ekz. UEA al UNESKO — nederlanda UEA-delegito eksciis pri la projektitaj piktogramoj.
Komence de 1963 li skribis al la UIC-sekretariejo. La respondo estis negativa. Sekvis aŭdienco ĉe la UIC-afergvidanto de la piktograma sistemo kun denove negativa rezulto. La estraro de IFEF, informita fine pri la agado de tiu UEA-delegito, turnis sin al la landaj estraroj de ses landoj por peti ilian konsilon. La rezultato estas konata al la subskribinto nur parte. Principe oni rezignis plue agadi sur tiu tereno, ĉar la decido estis farita jam favore al la bildskribo.
Evidentiĝis denove, kiel gravaj estas oficialaj kontaktoj de IFEF kaj de la landaj asocioj al UIC resp. al la koncernaj fervojaj administracioj. Nia fakmovado bezonas fortan reputacion, por ke fakaj protestoj, rezolucioj kaj proponoj havu la ŝancon esti serioze pritraktataj.
Aliflanke la efiko de la bildskribo ne devas esti trotaksata, eĉ se la nombro kreskas al 30, 40 aŭ eĉ 50 simboloj. Ili povas esprimi nur la ekziston kaj situon de difinitaj ejoj. La bildskribo scias respondi nur la unuan simplan demandon: Kie troviĝas tiu aŭ alia ejo? Por konversacio mem necesas la buŝa lingvo — kiel antaŭe, kun ĉiuj siaj konsekvencoj. En januaro 1963 la franca fervoja revuo „La vie du rail" fanfarone laŭdis la lingvon(!) de piktogramoj kiel „specon de Esperanto videblan, kiu posedas





la avantaĝon super internacia lingvo, ke oni ne bezonas lerni ĝin." Se la revuo jam ne scias distingi inter lingvo kaj skribo, ĝi ne rajtas fermi la okulojn antaŭ la ekzistantaj lingvaj malfacilaĵoj en la konversacio inter milionoj da diverslandaj pasaĝeroj.
Kio restas farebla ankoraŭ flanke de la esperantistaro? Nia faka movado devus klopodi, ke sur tabeloj, kiuj enhavas krom la simbolon ankaŭ kompletigan tekston, aperu la tekstoj en Esperanto. Eble la bildskribo kombinita kun Esperantotekstoj donas favoran ŝancon por la Internacia Lingvo. Jen prezentas sin okazo por aktiva agado!
Estas interese ekscii, ke UNO celas krei tutmondan simbollingvon. Tio estas unu el la celoj por la jaro 1965 kiel jaro de la interkompreniĝo. UNO supozas, ke granda servo estus farata al popoloj ankoraŭ ne sufiĉe evoluiĝintaj, se tia internacie komprenebla komunikilo estus prezentita al ili, kaj atentigas, ke per tiaj iloj en la novaj ŝtatoj de Afriko kaj de la malproksima Oriento estis jam sukcese ebligita al analfabetoj partopreni en voĉdonadoj kaj elektoj. „Interlingvistika Informa Servo" skribis en n-ro 2/1964 al tiu problemo: „Certe neniu kontraŭus, se ĝenerala interkonsento estus atingota fiksi certajn signojn por certaj atentigoj kaj apliki ilin en la tuta mondo same kiel portrafikajn signojn. Sed trans tiu celo plifaciligo, kiu povus esti nomata interkomprenilo, ne estus okazigebla. Se ili havus tiajn intencojn, tio estus provo subteni la primitivecon!"

Wilhelm Barnickel

Sub la montarmasivo de Mont Blanc
En la plej granda submonta tunelo de la mondo

(El gazeto Rudé právo n-ro 125/64, trad. -eto)

Antaŭ nelonge estis inaŭgurita tunelo por aŭtomobilŝoseego sub la montpajeso de S-ta Bernhard ĉe limo inter Italujo kaj Svislando. Ankoraŭ pli impona konstruaĵo tamen estas plua tunelo, kiu estas finlaborata sub la montmsaivo de Mont Blanc kaj kondukas el Chamonix al proksimeco de itala Courmayer. Ĝi trapenetras la ĉielaltajn Alpojn en longo de 11600 metroj.

La enirejo en la tunelon nun estas ankoraŭ ĉirkaŭata de betonfarejoj, de panelpretigejoj *), de muntlaborejoj, de ĉiuspecaj materialdeponejoj kaj oficejdomoj, lavejoj, garderobejoj kaj de vastaj deponplacoj por veturiloj. La zorgon pri ni prenis sur sin inĝenieroj, projektantoj, konstruestroj kaj la trarigardado komenciĝas dum ĉeesto de 150 ĵurnalistoj el Eŭropo, Azio kaj Ameriko.

„Unu el la plej grandaj teknikaj problemoj de tiu ĉi konstruaĵo — informas unu el la francaj inĝenieroj — estis difini la en- kaj el-irejon, por ke la aŭtomobiloj ne estu minacataj de lavangoj de tiuj ĉi krutaj deklivoj, leviĝantaj ĝis 3000 m super ni. Tiu ĉi loko estis elektita post komplikaj meditoj.

La dua problemo estis la garantio de la en- kaj el-veturejoj antaŭ deformigoj, kiujn kaŭzas la veterinfluo kaj la grandegaj premoj interne de la montarmasivo. Ĉu vi vidas la kvadratajn ladpecojn kvazaŭ trapikitajn per najlegoj? Tio estas metalfostoj, enpuŝitaj ĉirkaŭ la enveturejo en cirkla distanco de 100 m.”

Efektive, kien oni rigardas ĉirkaŭ la „truo” — kiel la enlokaj laboristoj nomas la enveturejon kaj la tunelon mem — ĉie estas ĉi dikaj ladoj kun la finaĵoj de fortegaj ŝtalfostoj.

Ni enpaŝas en la veturiletojn malantaŭ elektra minejlokomotiveto kaj ni enveturas la tunelon. Super la kapo aperas volbo, havanta la profilon de hufo 10 m alta kaj 6 m larĝa. La muroj estas jam betonigitaj, flanklaŭlonge fluas akvo, malseke malvarmetan aeron anstataŭas ĉiam pli varma blovo, fluanta el interno. Unu el la junaj francaj konstruiĝenieroj kriante voĉsuperas la bruon de la veturo: *„Sub la betonigita volbo estas fera skeleto. Ĉiujn du metrojn estas lokita ŝtala veldita hufo, firmfortigita per transversaj traboj. La hufon kovras betonkovraĵo. Direkten al la rokmuro la kirasaĵo estas izolumita kontraŭ influo de akvo kaj malsekeco, sekve do la akvofaskoj, trapenetrantaj la masivon, defluas laŭ la ĉeroka murfaco de la ferbetona solidaĵo kaj per dreniloj ili estas kondukataj en la fluejon surfunde de la hufo. De tie la akvo forfluas — 20 litroj po sekundo — eksteren el la tunelo.”*

La akvo estas 20° C varma, la tunelmuroj ja eĉ 27° C. La akvo forfluas deklivece, ĉar la tunelo ĝis sia meza parto modeste leviĝas. La aŭtomobilŝoseego havos formon de tre malalta parabolo.

„Ne lasu vin erarigi per tiu ĉi alteco de la tunelo — diras la inĝeniero. *Post momento vi vidos, ke la ŝoseego situas je 5 m pli alte, ol estas la bazo de la hufo, sur kiu ni nun veturas.”*

Per tio ni tuŝis pluajn teknikajn problemojn, kiuj konsistas el la traborado de tiel granda profilo, alkonduko de freŝa aero en la spacon de la tunelo kaj forkonduko de gasaj brulforfalaĵoj. Ne estis nome eble elekti aerumadon tra la masivo supren, kiel okazas ĉe similaj konstruaĵoj inkluzive la tunelon sub la montpasejo de St. Bernhard. *„Super ni estas preskaŭ 3000 m da rokegmasivo —* ni aŭdas de nia akompananto — *kaj trabori ĝin estus laboro portitana. Pro tio profilo de la tunelo devis esti fiksita je 10 × 6 m, por ebligi la enmeton de antaŭstreĉitaj betonaj paneloj *). La supera parto formas la ŝoseegobazon kaj la malsupra parto, dividita en 5 kanaloj, ebligas la alkondukon de aero kaj forkondukon de gasaj brulforfalaĵoj.*

Ni alveturas la 3-an kilometron de la tunelo kaj ni haltas. Ĉi tie la ŝoseopaneloj *) estas jam enmumtitaj. Ni grimpas sur ilin per ŝtupetaroj kaj ni marŝas sur preta ŝoseego. Ĉi tie la betonumita hufo posedas jam sian definitivan formon. Ĉeflanke proksimume 70 cm alten ĉiam je 15 m interspace estas kradetoj, per kiuj estas alkondukata freŝa aero kaj 3 m pli alten estas forkondukaj kanaloj por gasaj brulforfalaĵoj. La ŝoseo estas sufiĉe larĝa por ebligi la kontraŭveturon de du grandaj varaŭtomobiloj aŭ aŭtobusoj.

Ni ekscias, kiel estis borata tiuspeca profilo en la montarmasivo de Mont Blanc, kiel ĝi estis foreksplodigata kaj kiel la rokaĵo estis elveturigata el la „truo”.

De post aŭgusto 1959 antaŭenmoviĝis

sur du reloj usona borgiganto „Jumbo". En kvar etaĝoj ĝi posedis 16 borgarniturojn. La boriloj kun diamantpintoj enpenetris 4 m profunden. Poste oni translokigis la borgarniturojn sur la etaĝojn kaj oni boris denove, ĝis en la profilon estis pretigitaj 150 bortruoj. En la truojn oni enŝovis 500 kg da eksplodaĵoj kaj „Jumbo" malproksimiĝis laŭ siaj trakoj je estiminda distanco, por ke la eksplodliberigado de granito, gnejso, kvaroo kaj pluaj rokaĵoj, tra kiuj la laboristoj kaj teknikistoj tramurdadis sin, ne difektu ĝin. Ĉiujn 8 horojn la tunelistoj antaŭeniĝis maksimume 4 m. La ŝarĝado kaj fortransportado de la foreksplodigita materialo el la tunelo estis plene mekanigita.

„*Kiom la tunelistoj perlaboras ĉi tie?*", ni demendas.

„*La mezvalora pohora perlaboro estas 3,3 frankoj, sed se la planita progreso estis plenumita monate eĉ 400 fr. da premioj.*"

Pri lezoj kaj ankaŭ lezmortigoj la informantoj ne estis emaj paroli, laŭdire ili ne havas precizajn informojn kaj la homoj laŭdire plejparte kaŭzis la lezojn al si mem. Laŭ presinformoj ni tamen scias, ke ĉi tie oferis sian vivon proksimume 10 laboristoj.

Nian atenton vekis ankaŭ bela panelfarejo *) ĉe la tunelbuŝo. Ĉiutage nun forlasas ĝin tri grandegaj paneloj *), ĉiu pezanta 150 tunojn. La veldita metalkonstruaĵo estas firmigata per antaŭstreĉita betono. La surfacoj estas glatetaj — bona laboraĵo! Ĉi tie laboras ĉirkaŭ 200 homoj, la fabrikado de unu panelo *) daŭras unu semajnon.

Venontjare dum Pasko la unuaj aŭtomobiloj enveturos en la tunelon. Oni pagos por la ebleco de traveturo laŭ la amplekso kaj pezo de la veturilo. La elspezoj por la konstruo de la tunelo laŭdire estos amortitaj post 10 jaroj. La svisaj ĵurnalistoj sciigis nin, ke la konstruon partoprenis ankaŭ la regiono Genève per kontribuaĵo de 6 milionoj da sv.fr.

La tunelo sub Mont Blanc estas mirinda paclaboro de francaj kaj italaj firmaoj, laboristoj kaj teknikistoj, turistoj kaj komercaj organizaĵoj. Jan Blecha

---

*) „Panelo" — fabrike pretigita konstruero, plej ofte ferbetona aŭ el antaŭstreĉita betono. La projektita konstruaĵo estas poste muntata el tiuspecaj konstrueroj laŭ la projekto. Tiu ĉi maniero de konstruado estas pli ekonomia, pli praktika kaj pli rapida. (Vidu „Konstruteknikan Terminaron" de Moberg).

La plej rapida sur reloj

Ĝi naskiĝis en la jaro 1820 en Anglujo. Oni nomis ĝin „Raketo" kaj ĝi atingis rapidecon de 40 km/hor. Hodiaŭ tiu ĉi indiko kaŭzos eble rideton, sed „Raketo" havas en la historio de fervojtrafiko sian eternan lokon, ĉar ĝenerale ĝi estas konsiderata patrino de ĉiuj vaporlokomotivoj. De post tiu tempo trapasis pli ol 130 jaroj. Dum tiu tempo aliiĝis multaj aferoj. Ankaŭ en fervojtrafiko. Potencoj de lokomotivoj senmezure kreskis. Hora rapideco de 100 kilometroj apenaŭ iun surprizas. Jam antaŭ la milito sur fervojlinio Berlin-Hamburg veturadis motortrajno, kiu atingadis la plej altan horan rapidecon de 165 kilometroj.

Klopodo estas ĉie la sama: pligrandigi rapidecon de trajnoj. Ganz, tiu ĉi plej rapida motorgarnituro de niaj fervojlinioj, havas horan rapidecon de ĉirkaŭ 120 kilometroj. Tio estas hodiaŭo.

Kion alportos al ni la morgaŭo?

Antaŭ nelonge estis finkonstruita en spaco Pečky-Velím-Poděbrady (Ĉeĥoslovakio) speciala linio, iuspece esplora rondlinio, sur kiu konstruistoj kaj teknikistoj verifos kvaliton kaj potencon de modernaj lokomotivoj, de person- kaj ŝarĝvagonoj, plue novajn tipojn de ŝpaloj, diversajn sekurecinstalaĵojn ktp. Laŭ kalkuloj oni povos veturi en kelkaj partoj ĝis 200 km/hor. Simila esplora rondlinio estis finkonstruita ankaŭ en Sovetunio.

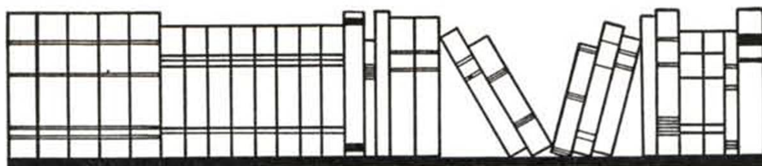
La celado estas ĉie la sama. Tion konfirmas fine ankaŭ informoj el aliaj landoj. Ekzemple en Grekujo veturas triparta dizela trajno, kies maksimuma hora rapideco estas 160 kilometroj. Unu el la plej novaj germanaj motorgarnituroj atingas la horan rapidecon de 175 kilometroj kaj esplora trajno, kiu ekveturis sur japanajn liniojn, atingas rapidecon ĝis 200 kilometroj po horo. Eksterordinaran atenton vekis sciigo pri blanka aerŝipo sur trakoj, pri rapidtrajno, kiu estis konstruita en okcidenta Germanujo.

Aerŝipo sur trakoj.

Tio ŝajnas fantazia, tamen restas fakto, ke tiu rapidtrajno similas per sia cigara fasono vere iaman aerŝipon de Zeppelin. Kaj ĝia maksimuma rapideco? 230 kilometroj po horo!
Sed tiu ĉi aerŝipo sur trakoj ne estis la unua. La unuan aerŝipon sur trakoj posedas ĝis nun Francujo. Tio okazis sur linio Bordeaux-Dax. Du tagojn daŭris tiuj admirindaj eksperimentoj, kiuj finfine estis sensacio por ĉiuj trajnokonstruistoj de la mondo. Garnituro de esplora trajno konsistis el tri boĝiaj ekspresvagonoj. La unuan tagon trenis ĝin lokomotivo BB9004, la duan tagon poste maŝino, markita CC7707. Ni aldonu sole, ke en ambaŭ okazoj temis pri elektraj lokomotivoj. Rilate la neordinare pretendan eksperimenton la konstruistoj estis devigitaj plenumi tutan serion da specialaj aranĝoj. Ili estis ekzemple devigitaj kirasi la kondukistejon, fiksi kradon antaŭ fenestrojn kaj malantaŭ ĝin ankoraŭ lokigi tabulon el pleksivitro, por ke ne ekestu akcidento dum kontraŭfrapo al obstaklo, kiu moviĝas aere. Ili forigis vagonŝtupetarojn kaj entute ĉion, kio kaŭzas pligrandigon de la aerorezisto. Kaj la rezulto de tiu ĉi rimarkinda provo? Atingita plej granda rapideco de 331 kilometroj hore. Tago pasas post tago kaj la teknika evoluo progresas. Naskiĝas novaj ideoj kaj novaj projektoj kaj konstruoj. Kia estos la fervojo estontece? La germana konstruisto Kruckenberg projektis — temas nur pri projekto — tiel nomatan „flugantan fervojon". Laŭ antaŭaj kalkuloj trajno, pendanta de sur relo kaj provizita per helico kiel aviadilo, estus atingonta rapidecon de 300-500 kilometroj hore. Tamen Kruckenberg ne estas la sola, estas dekoj da konstruistoj, ili vivas en la tuta mondo kaj ĉiu el ili havas siajn spertojn kaj propran fantazion.

(Artikolo en revuo „Zápisník" n-ro 63/4, tradukis Ckt.)





La Respektema P... kaj Sen eliro, de J. P. Sartre.
Tiu ĉi eldono montras, ke la verkoj de Sartre ankoraŭ havas valoron en la nuna tempo.
La tradukon faris Roger Bernard, membro de la Franca Esperanto Instituto en bona kaj flua stilo.
La libro estas mendebla ĉe la sidejo de I.C.I.E.K., 12, Avenue Alsace Loraine, Chartros, Francujo.
La prezo estas 8 fr. frankoj + sendkostoj.

Aperis A.P.-Librolisto. Petu senpagan ekzempleron ĉe A.P. Boekenbedrijf, Hekelveld 15, Amsterdam-C, Nederlando.

Muzilo. Lernolibro de muziko. Prof. H. Paruzel faris novan sistemon por legi muziknotojn: anstataŭ 5 horizontalajn liniojn li aplikas 8, kio ŝajnas grava simpligo por tiuj, kiuj studas muzikon.
Jam multaj adeptoj uzas tiun ĉi sistemon en diversaj landoj.
La prezo de la libro estas 20 steloj kaj ĝi estas mendebla ĉe f-ino Truus Durenkamp, Frederikstraat 2, Dordrecht, Nederlando, ĉe prof. H. Paruzel, Skr. pkt. Piekary, Slaskie, Woj. Katowicze, Pollando, aŭ ĉe s-ro Francisco Tur Riera, Ibiza, Baleares, Hispanujo.

Raitis Rautatieläinen

En supre nomita fakgazeto de la Finnaj Fervojoj aperas regule artikoloj pri Esperanto, lecionoj kun ekzercoj aŭ demandoj kaj ekzamenaj taskoj.
Eĉ 8 paĝojn pri kaj en nia lingvo ni renkontis en la kunigitaj numeroj 9-10 en kiu ankaŭ troviĝas tre interesa artikolo pri „ŝafotrajnoj", pritraktanta la ŝafotransporton per la fervojo en Hispanio.
La artikolo estas represo el „Hungara Fervojista Mondo".
En n-ro 11 ni trovis la portreton de la al ni tre konata fervoja direktoro Erkki Aalto, kiu tiom simpatie rilatis al nia movado okaze de nia 12-a kongreso en Helsinki.
Ankaŭ ni ŝatas esprimi niajn plej sincerajn bondezirojn al la ŝatata direktoro okaze de lia 60-a naskiĝa datreveno.
Kun ĉi tiuj gratuloj ni samtempe esprimas nian respekton al la samideanoj kaj kolegoj en Finnlando, kiuj sukcesis utiligi konsiderindan parton de Raitis Rautatieläinen en la intereso de nia fervojista movado kaj la instruo de lingvo Esperanto.

Por la IFEF-estraro
De Jong

L.K.K. en Hamar sciigas:

Se iuj personoj, aliĝintaj al nia 17-a kongreso pro iu ajn kaŭzo ne povos veni al Hamar por partopreni la kongreson, bonvolu nepre informi L.K.K. pri la forresto, **almenaŭ dek tagojn** antaŭ la komenciĝo de la kongreso, por ke L.K.K. povu malmendi la loĝejon antaŭe menditan.

ATENTU!

La komisiito pri fakprelegaj aferoj sciigas koncerne la aldonan fakprelegon pri skribaj ordoniloj al trajnoj:
Ĝis nun respondis kaj sendis tre valoran materialon jenaj landoj: Aŭstrio, Danio, Finnlando, Hungario, Nederlando, Norvegio kaj Svisio. Mi tre dankas al la bonvolo kaj akurateco de la tieaj kolegoj. El la ensendita materialo estas ekkonebla, ke tre interesaj komparoj povus esti farataj. Tamen por verki taŭgan prelegon estus necese, ke pli da landoj kunagos. Oni ja jesis la aferon en Bruselo. Pro tio mi petas ankoraŭfoje, respondi la al ĉiuj landaj asocioj senditajn demandilojn. Bv. ensendi la respondojn kaj aldonaĵojn ĝis plej malfrue **fino de aprilo.** Kontribuu al afero, kiu povus esence kreskigi la reputacion de IFEF kaj de Esperanto — se ĝi sukcesus. Sukceso tamen nur eblos, se ĉiuj kunhelpos.
Giessner.

Ĝoja sciigo

Ĉe la Nova Jaro la Belga Esperanto Fervojista Asocio, Centra Stacio Bruselo 1, oficiale akiris la permeson envicigi ESPERANTO FAKON en la Nacian Bibliotekon de la NACIA SOCIETO DE LA BELGAJ FERVOJOJ.
Por ke la solena transdono de la unua librokvanto estu kiom eble plej impona, ni alvokas ĉiun bonvolemulon por ke ili donace sendu libro(j)n!
Reciproke ni havigos al la sendintoj esperantan historion pri la Belgaj Fervojoj kaj foto-rememoraĵon pri la solenaĵo. La nomo kaj adreso de la donacintoj aperos en la Ora Libro.

LETERVESPERO KAJ EKSPOZICIO

Fervojista Esperanto Klubo en Ruse, Bulgario, preparas dum marto 1965 letervesperon kaj ekspozicion de Esperanto. Oni bezonas: leterojn, p.k., prospektojn, gazetojn, ĵurnalojn, reklamilojn, fotografaĵojn, insignojn, malnovajn jarkolektojn de ĵurnaloj kaj gazetoj, k.a. Ĉio kio rilatas al Esperanto en iuj ajn nacilingvo, estas bonvena. Laŭ la deziro de la sendinto oni rekompencas per legolibroj, leteroj, p.k., b.k. aŭ post la fino de la ekspozicio la organizantoj zorge resendos la senditaĵojn.

Sendu ĉion al la adreso:
Fervojista Esperanto Societo,
„Ponto de l'Amikeco",
P.k. 1, Ruse, Bulgario.

NEKROLOGOJ

La informo pri la subita morto de s-ano *Michl Ehbauer,* kiu mortis la 1-an de decembro 1964, kortuŝis ĉiujn, kiuj konis lin. Li estis 65 jara kaj esperantisto de 1929. Naskite en Amberg (Nordbavario) li venis al München en 1915 kaj fariĝis fervojisto ĉe la tiamaj Bavaraj Ŝtatfervojoj.
Lia talento verki kaj deklami popularajn poemojn en bavara dialekto estis tiel unika, ke ofte oni aŭdis lian voĉon en la radio kaj sur la scenejo. Krome li verkis humorajn librojn, el kiuj vaste konatiĝis la „Bavara mondhistorio". Neniam li ofendis iun per sia humoro.
Neforgeseblaj estas liaj kontribuaĵoj okaze de la GEFA-jarkunveno 1963 en Regensburg, kie li sciis trafe kombini dialektajn versojn kun tiaj en Esperanto. La tondra aplaŭdo ne volis ĉesi.
Kiel esperantisto li partoprenis inter 1932 kaj 1964 multajn naciajn kaj internaciajn kongresojn, gvidis kursojn kaj aktive agadis okaze de kunvenoj aŭ manifestacioj. Laŭ lia deziro la entombigo okazis senpublike. La gazetoj en München dediĉis al la mortinto ampleksajn, decajn nekrologojn. En nia memoro li restos kiel fervora, sprita esperantisto.

Germana Esperanta
Fervojista Asocio Estraro

★

La morto forrabis nian kolegon *Aparicio Ybanes Juan Maria,* 23-jaran fervojiston, anon de HEFA.
En aŭgusto 1964 li revenis el militservo kaj dum riparado de lokomotivo li akcidentiĝis pro elektra tensio.
Ni esprimas nian profundan kondulencon al liaj familianoj.
Kara, mortinta juna amiko, ripozu en paco.

HEFA-Estraro

Trafikaj rimedoj

Bildo de sur perono de stacio

En Mondo tre utilaj estas
Rimedoj por vojaĝoj — vojoj.
Dum koro oportunon festas —
kaj akompanas vin la ĝojoj.

Unue: la Fervojo ĉiam
proponas tian veturadon.
La gastoj alveturas kiam,
aŭ uzas mem tian ruladon.

Vi vidas bilde vojaĝantojn —
rapidas aŭ atendas — ĉiuj —
proksimajn aŭ vivakompanantojn
promesis veni same kiuj.

Aparte fikse junularo —
rigardas; ĉu alvenas patro?
„Ho jam montriĝas!" — „Ho, eraro!"
la vivo estas ja teatro!

25.VI.64 Jes.

PETO

La landaj sekcioj de I.F.E.F. estas petataj sendi siajn jarraportojn al ĉiuj alilandaj sekcioj kaj al la I.F.E.F.-estraro antaŭ la **1-a de aprilo 1965.**

LA KASKONTROLO KOMITATO RAPORTAS :

Ni kontrolis la kason kaj librojn de la kasisto kaj trovis ĉion en bona ordo.

W. L. van Leeuwen
J. A. Vermaak
H. Becker

Grava averto: la adreso de la I.F.E.F.-sekretario ŝanĝiĝis, vidu la frontpaĝon!

**Ĉion, kio koncernas la revuon, ankaŭ la interŝanĝnumerojn sendu al la redaktoro de L.I.F. Kol. D. Burgler, Amsterdam, Sportstr. 62.
Tro da tempo perdiĝas pro malĝusta adresigo.**

Esperanto-Presejo, Hardinxveld.